

## **Z 2N : incidents en cascade !**

### **CF HSCT extraordinaire du 13 septembre 2007**

Cette Commission Fonctionnelle d'Hygiène, Sécurité et Conditions de Travail extraordinaire regroupait la Traction et le Matériel. Elle avait pour ordre du jour l'accident de la gare de l'Est du 05 avril 2007.

La SNCF nous a présenté son rapport final qui ne saurait augurer des conclusions du rapport du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre qui ne sont pas encore finalisées.

**Extrait du rapport d'entreprise sur l'accident de la Gare de l'Est qui est à prendre avec beaucoup de précaution :** Le frein d'un bogie du train, constitué de 2 x 4 éléments Z 20500, aurait été réalimenté suite à une défaillance technique. Le BEA-TT, avec l'aide de la SNCF, a effectué une reconstitution de l'accident (*frein défaillant mais rame vide alors que le 05 avril la rame était bondée ! Ce qui rend peu crédible cet essai et sa conclusion*) dont le verdict est le suivant : **la rame pouvait s'arrêter avant le heurtoir par l'action du freinage d'urgence (ce qui n'a pas été le cas lors de l'accident de Paris Est) !**

**A ce stade des investigations, la direction émet deux hypothèses :**

- ➔ Première hypothèse : le frein était partiellement épuisé, car l'ADC avait remis le frein sur le « *cran de réarmement* » (*le RE n'est alors plus alimenté*) après avoir freiné à 30 km/h à l'entrée du quai. Cette éventualité n'est pas validée par le BEA-TT puisque son rapport n'est pas encore publié.
- ➔ Deuxième hypothèse : l'accident serait le fait d'une absence de vigilance de l'ADC !

**L'entreprise reconnaît** que le robinet de frein TM 606, qui équipe les Z 2N, peut être la cause de défaillances si le frein reste en position « *cran de réarmement* ».

**Mesures décidées par l'entreprise :**

- ➔ Une étude ergonomique du frein TM 606 sera effectuée par un cabinet extérieur.
- ➔ Un groupe de travail issu de la CPC MT se réunira sur les aspects techniques du frein.
- ➔ Le « *cran de réarmement* » sera durci afin que le conducteur puisse mieux l'identifier et ainsi éviter d'y séjourner.

La direction nous rappelle que des informations ont été diffusées aux agents de conduite sans pour autant répondre à la discordance de celles-ci selon les UP concernées ! Pour être sûr que l'ADC ait reçu l'information et la formation (*rappel de notions du frein du TM 606 en JFC*), **la direction a créé une nouvelle PPOS !**

L'entreprise reconnaît que le déblocage des portes à un certain seuil contraint les ADC à des changements de comportement conduite pour éviter la descente des voyageurs pendant la phase d'arrêt du train. La direction étudie la possibilité d'abaisser ce seuil.

# **FO : insuffisant et culpabilisant !**

## **Pas de réponse dans l'urgence...**

À une situation d'urgence, la direction prend des mesures dont les premiers effets mettront des mois à se matérialiser. Une étude ergonomique du robinet de frein TM 606 ne peut qu'aboutir à des préconisations qui culpabiliseront ses utilisateurs !

FO a demandé une étude technique sous la responsabilité des pouvoirs publics, en l'occurrence de l'EPSF qui a homologué ce matériel ! Le comportement des ADC n'est pas la cause de ces défaillances à répétition du frein des Z 2N mais c'est bien le « *cran de réarmement* » qui est coupable !

## **Durcissement du cran, solution ou palliatif ?**

Concernant la mise en place d'un « *cran de réarmement* » durci, FO a soulevé le risque d'une confusion entre le « *cran de réarmement* » et le « *desserrage à fond* ». L'entreprise sera vigilante sur ce sujet. Nous restons favorables à sa suppression qui reste contestée par l'entreprise.

## **Pratiques Professionnelles Observables en Situation (PPOS) le conducteur devient le seul responsable !**

La validation des connaissances sur le frein TM 606 sera faite au travers d'une nouvelle PPOS qui devra être réalisée d'ici la fin de l'année par les CTT. La direction ouvre son parapluie, en cas de nouvelle défaillance, l'agent de conduite restera le seul responsable !

## **Autres questions, pas de réponse !**

Lors de cette réunion, la direction a éludé toutes nos questions sur la formation désordonnée effectuée par les établissements. Le problème des cartes SVMV du tiroir ATESS semble un sujet tabou.

**En conclusion de cette réunion, la délégation Force Ouvrière a contesté le manque de mesures immédiates susceptibles d'apporter une réponse aux incidents en cascade des Z 2N.**

**Tous les engagements pris par l'entreprise le sont sur le long terme.**

**D'ici là, dès lors que votre PPOS sera validée, vous serez responsable en cas de nouvel accident !**

**L'ADC conduit et assume, même les incohérences matérielles identifiées et reconnues par l'entreprise !**



**UNAC-FO**  
Union Nationale des Agents de Conduite Force Ouvrière  
*La primauté aux revendications*

# Déclaration Force Ouvrière

## CF HSCT extraordinaire du 13 septembre 2007

Monsieur le Directeur,

Depuis la réunion sur le quasi-accident survenu sur le RER D à Villeneuve-Triage le 20 septembre 2003, la Commission Nationale Mixte de Sécurité (CNMS) est inactive sur décision du gouvernement. Or depuis cette date, un certain nombre d'accidents se sont malheureusement produits impliquant indifféremment la SNCF ou des nouveaux opérateurs. Aujourd'hui, les organisations syndicales n'ont plus que les rapports du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT) pour prendre de façon exhaustive toutes les informations utiles au décryptage de ces accidents ou incidents. Cette situation ne nous permet pas d'émettre un avis ou de faire des propositions concrètes susceptibles d'éviter le renouvellement d'un accident identifié. Vous comprendrez Monsieur le Directeur que dans un tel contexte, cette CF HSCT extraordinaire revêt un caractère particulier puisque le ministère s'obstine à ne pas nous accorder au plan national la copie conforme de la CNMS.

La présentation qui doit nous être faite ce jour sur l'accident de la Gare de l'Est est certainement inspirée des conclusions du rapport du BEA-TT. Nous espérons donc qu'un représentant de ce bureau est présent autour de la table et que son rapport final prendra en compte les réflexions que ne manqueront pas d'émettre les organisations syndicales.

Force Ouvrière veut élargir le débat sur l'accident de la Gare de l'Est en mettant en exergue les problèmes de frein qui contrarient l'ensemble du parc Z2N.

Depuis l'incident du Stade de France il y a maintenant deux ans, le freinage des Z2N a montré des signes de défaillances. L'accident de la gare de l'Est a été suivi de quelques incidents qui ont fait l'objet de notes à l'attention des agents de conduite. Une des raisons de ces incidents serait due à une défaillance de la carte électronique SVMV du tiroir ATESS qui rend illusoire l'utilisation normale du frein. Cette anomalie est connue depuis le 9 juillet 2007 par les Directions de la Traction et du Matériel mais n'a pas provoqué de décision de leurs parts à la hauteur des risques encourus par les agents de conduite et a fortiori par les voyageurs. Pourquoi, au titre du principe de pré-

caution, les quelques rames Z20900 incriminées n'ont-elles pas été rapatriées et immobilisées dans les ateliers le temps nécessaire pour changer la carte SVMV ? En outre, lorsque le conducteur constate cette anomalie, le Guide de Dépannage ou les notes rédigées par l'entreprise ne prévoient pas la mise en œuvre de la commande de secours du frein pour éviter une utilisation d'urgence du frein. Pourquoi ?

Dans les dépôts, des notes sont distribuées aux ADC pour les sensibiliser sur le cran de réarmement qui empêche l'alimentation du RE à 5 bars. Depuis l'origine le robinet de frein des Z2N est équipé du cran de réarmement, alors pourquoi ce problème devient-il prégnant 20 ans plus tard ? Certaines de ces notes stipulent aux agents de conduite de ne pas utiliser le frein trop fréquemment en alternant des séquences de freinage et desserrage et ce pour éviter l'épuisabilité du frein. Ces arguments nous paraissent fallacieux puisque, et ce quel que soit le matériel banlieue, il est totalement improbable de provoquer l'épuisabilité du frein par des phases successives de serrage et desserrage. En revanche, une stagnation sur le cran de réarmement causerait une épuisabilité du frein. Pour Force Ouvrière, il est urgentissime que l'entreprise et les pouvoirs publics actent une modification de ce type de robinet sans chercher des voies détournées pour dédouaner le matériel Z2N. D'ailleurs, un rapport SNCF de l'EIMM de St-Pierre des Corps du 13 avril 2007 effectué pour analyser les causes de défaillance du frein suite à l'accident de la gare de l'Est, mentionne que l'ergonomie du TM 606 ne semble pas se prêter aux exigences de la conduite actuelle en zone dense et à basse vitesse. Nous souhaiterions que la Direction le confirme ou l'infirme.

L'entreprise doit aussi faire preuve de plus de rigueur dans la diffusion de notes d'urgence pour aviser les agents de conduite d'informations importantes. Sur la ligne D, selon les UP, les agents de conduite n'ont pas reçu les mêmes prescriptions pour un matériel identique ! Aucun affichage dans le cadre « *AVIS URGENT* », aucune alerte au flash pour être sûr que les agents de conduite soient en possession de l'information pour pallier aux dysfonctionnements des Z2N. En matière de sécurité, le management doit être effectué par les directions nationales et non par les seuls établissements.

Force Ouvrière demande la réalisation d'une expertise sur le robinet de frein type TM 606 et de tout matériel similaire afin de démontrer son innocuité, ce qui nous paraît fort peu probable au vu des événements conduits de ces derniers mois. Celle-ci aurait dû intervenir il y a au moins deux ans, et ainsi nous n'aurions peut-être pas eu à déplorer ces accidents et incidents en cascade. Dans l'attente des conclusions de cette expertise, la direction doit éviter des supputations culpabilisantes pour les agents de conduite. Concomitamment, la direction doit réaliser et distribuer une note identique à tout le personnel circulant sur Z2N et l'accompagner d'une journée de formation pour gommer toutes les incompréhensions qui habitent aujourd'hui les agents de conduite. Ce dossier méritait d'être géré avec cohésion par l'entreprise, malheureusement ce n'est pas l'impression que cela a donné aux personnels ayant travaillé cet été sur l'ensemble du parc Z2N.